

2001 செப்டம்பர் 12]

இணைப்பு - II

கோரிக்கை எண் 39 மற்றும் 57

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 2000-2001

1. முன்னுரை

மாநிலத்தின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு அடிப்படையான உள்ளமைப்பை அபிவிருத்தி செய்ய போக்குவரத்து வசதிகளின் முன்னேற்றம் இன்றியமையாத காரணமாக உள்ளது. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், நகர், மாநகர், புறநகர், மலை வழி, மற்றும் விரைவுப் பணிகள் போன்ற பல பணிகளின் மூலமும், அண்டை மாநிலங்களான ஆந்திரா, கர்நாடகா, கேரளா மற்றும் பாண்டிச்சேரி மாநிலங்களுக்கு, மாநிலங்களுக்கிடையேயான பணிகள் மூலமும், தேவையான போக்குவரத்து வசதிகளை அளிப்பதில் ஒரு முக்கியமான பங்கு வகிக்கிறது. போக்குவரத்துத் துறை, குறிப்பாக மாநிலத்தில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பயணிப் பேருந்துகளின் இயக்கத்தை நிர்வகிக்கிறது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து கழக ஊழியர்கள் ஓய்வூதிய நிதி பொறுப்பாட்சி, ஓய்வூதிய சேமநல நிதித் திட்டம் மற்றும் மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை ஆகிய நிறுவனங்கள் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளன.

2. நாட்டுடைமையாக்குதல்

2.1. நாட்டுடைமையின் கால வரிசையிலான வரலாற்று நிகழ்ச்சிகள்.

1948 — நாட்டின் சுதந்திரத்திற்குப் பின்னர் சென்னை மாநகரில் எல்லா வழித்தடங்களையும் அரசு எடுத்துக் கொண்டதிலிருந்து தமிழ் நாட்டில் பேருந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் பணி தொடங்கியது.

1959 — 120 மைல் தொலைவிற்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித் தடங்களிலும் அரசுதான் பயணிப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை

[2001 செப்டம்பர் 12]

இயக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையின் அடிப்படையில், தமிழ்நாடு அரசின் அன்றைய போக்குவரத்துத் துறை, 1959 ஆம் ஆண்டில், தொலை தூர வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கியது.

1967 - அரசு கீழ்க்கண்ட வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்க தீர்மானித்தது:-

(அ) 75 மைல்கள் (120 கிலோ மீட்டர்) மற்றும் அதற்கும் மேல் உள்ள சாதாரண மற்றும் விரைவுப் பேருந்து வழித்தடங்கள்.

(ஆ) வழித் தடத்தின் நீளத்தை கருதாது சென்னை மாநகரில் தொடங்கும் மற்றும் முடியும் வழித் தடங்கள்.

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் முடியும் அல்லது தொடங்கும் அனைத்து வழித் தடங்கள்

1971 - தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்கீழ் 50 பேருந்து அனுமதிகளும் அதற்கு மேலும் உரிமம் (பர்மிட்) வைத்திருந்த ஐந்து பேருந்து உரிமையாளர்களின் அனைத்து பேருந்து வழித்தடங்கள், பேருந்துகள், பணிமனைகள் ஆகியவை அவற்றின் பணியாளர்களுடன் கையகப்படுத்தப்பட்டு, பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன.

1973- மாநில அரசு தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தது. இது 5 ஆண்டு கால அளவில் மாவட்டம், மாவட்டமாக குறைந்த எண்ணிக்கை பேருந்துகள் உள்ள மாவட்டங்களிலிருந்து தொடங்கி, ஏறு வரிசையில், அதிக பேருந்துகள் உள்ள மாவட்டங்கள் முடிய பயணிப்பேருந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின்படி முதன் முதலாக நீலகிரி மாவட்டத்தில் பேருந்துகள் முழுவதுமாக நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டன. ஆனால் இச்சட்டம் முதலில் சென்னை உயர் நீதிமன்றத்தால் தடை செய்யப்பட்டு, மேல்முறையீட்டில் உச்ச நீதிமன்றம் 1983 ஆம் ஆண்டு இச்சட்டம் செல்லுபடியாகும் எனத் தீர்ப்பளித்துள்ளது.

1984-உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பு மற்றும் அரசின் முன்னுரிமைகள் ஆகியவற்றை கருத்தில் கொண்டும் நாட்டுடைமையாக்கும்

2001 செப்டம்பர் 12]

திட்டத்தினை படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்ற அரசின் கோட்பாட்டின்படியும், 1984-ல், 1973 ஆம் ஆண்டின் சட்டத்திற்கு ஒரு திருத்தச் சட்டத்தை அரசு இயற்றியது. இத்திருத்தச் சட்டத்தின்படி ஐந்து உரிமங்கள் (பர்மிட்) வரையில் வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள், 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தின் விதிமுறைகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டு, தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து புதிதாக பேருந்து உரிமங்கள் பெறவும், அத்தகைய உரிமங்களின் கால வரையறை முடிவடையும்போது, அவர்கள் அதனை புதுப்பித்துக் கொள்ளவும் அனுமதிக்கப்பட்டனர். தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் வழித் தடங்களில் மூன்று முதல் நான்கு ஆண்டு காலத்திற்குள் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளை உடனடியாக இயக்குவதில் பல சிரமங்கள் இருந்தன. அரசு புதிய பேருந்துகளை வாங்குவது, பழைய பேருந்துகளை புதுப்பித்தல் போன்ற இனங்களில் அதிகமான செலவினங்களை எதிர்கொள்ள நேரிடும் என்பதால், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் வழித்தடங்களில் அரசு பேருந்துகள் இயக்குவதை படிப்படியாக செயல்படுத்தலாம் என அரசு முடிவு செய்தது.

1990 — எனினும் 1973 ஆம் ஆண்டின் நாட்டுடைமையாக்கும் சட்டத்தினை அதன் மூலவடிவிற்கும் மீண்டும் கொண்டு வருவதென தீர்மானித்து, அதற்கேற்ப 1990-இல், தமிழ்நாடு பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்த மசோதா கொண்டுவரப்பட்டது. இது 1984-இல் மூலச் சட்டத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்ட திருத்தங்களை மீண்டும் திருத்தி அமைக்க வழிவகை செய்ததுடன், மேலும் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை பத்து ஆண்டு காலத்திற்குள் நிறைவு செய்வதற்கும் வழி வகை செய்தது. 1000 மற்றும் அதற்கு மேலும் மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி அளிப்பதற்கு இந்தச் சட்ட முன்வடிவு தடையாக இருக்கும் எனக் கருதப்பட்டதால், இச்சட்டத் திருத்தங்கள் கைவிடப்பட்டன.

1992 - எனவே அரசு, 1992-ல் மோட்டார் வண்டிகள் தனி விதிமுறைகள் சட்டத்தை (சட்டம் 41/92) நிறைவேற்றியது. இச்சட்டம் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவு திட்ட வழித்தடங்களில், தாங்கள் ஏற்கெனவே பெற்றிருந்த உரிமங்களை புதுப்பித்துக் கொள்ளவும், நீட்டிப்பு செய்து கொள்ளவும், வழிவகை செய்கிறது, இருப்பினும் இச்சட்டம் ஏற்பளிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் புதிய பேருந்து உரிமங்களை தனியாருக்கு வழங்க தடை செய்கிறது.

[2001 செப்டம்பர் 12]

1995- தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித் துறைகள்) விதிகள், 1995 மே திங்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. இந்த விதிகளுக்கு 1996, சனவரி மாதத்தில் சில திருத்தங்கள் செய்யப்பட்டன. இந்த திருத்தப்பட்ட விதிகளில், சிறிய தனியார் பயணிப் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தாங்கள் வைத்துள்ள அனுமதிகளை புதுப்பிக்கவும், அனுமதிக்கான நிபந்தனைகளை மாற்றுவதற்கு விண்ணப்பிக்கவும், வழிவகைகள் செய்யப்பட்டன.

1996 - தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் சிறப்பு விதித் துறைகள் (அனுமதிகளை மாற்றுவதற்கான விதிமுறைகள்) சட்டம், 1996, என்ற சட்டத்தை கொண்டு வந்தது. இச்சட்டம் 24-1-1996-க்கு முன் உள்ள நிலையை நீட்டிக்க வழிவகை செய்துள்ளது. அரசு, சென்னை, கன்னியாகுமரி மற்றும் நீலகிரி மாவட்டங்களுக்கு ஏற்கெனவே பகுதித் திட்டங்களை அறிவித்துள்ள காரணத்தால், மற்ற மாவட்டங்களுக்கும் பகுதித் திட்டங்களை வெளியிட்டது. இந்த பகுதித் திட்டத்தின்படி அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் மட்டுமே மாவட்டங்களில் அறிவிக்கப்பட்ட பகுதித் திட்டத்தின்படி பேருந்துகளை புதிய வழித்தடங்களில் இயக்க முடியும்.

3. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

3.1. 1971 ஆம் ஆண்டு வரை அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின்கீழ் இயங்கி வந்த பேருந்து இயக்கம், இந்திய நிறுவனங்கள் சட்டத்தின்கீழ் தோற்றுவிக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வசம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் அமைப்பு மற்றும் செயலாக்கத்தை ஆழமாக ஆய்வு செய்து அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களை மேம்படுத்த தகுந்த ஆலோசனைகளை வழங்கும்பொருட்டு இரண்டு ஆலோசனைக் குழுக்களை நியமனம் செய்தது. 1976-ல் பட்டாபிராமன் குழுவும் மற்றும் 1990-ல் தில்லைநாயகம் குழுவும் நியமிக்கப்பட்டன. மாவட்ட வாரியாக போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைக்க வேண்டும் என்ற பட்டாபிராமன் குழுவின் ஆலோசனையை அப்போதைய அரசு கொள்கை அளவில் ஏற்றுக்கொண்டது. ஒரே அமைப்பாக செயல்படுவதைக்காட்டிலும் பல்வேறு நிறுவனங்களாக பேருந்து போக்குவரத்து, தமிழ்நாட்டில் செயல்படுவதால் அதிக பயன் கிடைக்கும் என்பதை கருத்திற்கொண்டு அத்தகைய பல நிறுவன அமைப்பு முறை தொடர வேண்டுமென இரு குழுக்களும் பரிந்துரை செய்தன. மக்கள் தேவைக்கேற்பவும், திறமையாகவும்,

2001 செப்டம்பர் 12]

பொறுப்பாகவும் செயல்படத் தக்க வகையில் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இயல்பான அளவில் 750 பேருந்துகளை கொண்டிருக்கலாம் எனவும், ஆனால் 1200-க்கு மிகாமல் இருக்க வேண்டும் எனவும், தில்லைநாயகம் குழு அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்தது. அனைத்துக் கருத்துக்களையும் அரசு ஏற்றுக் கொண்டது. இம்மாநிலத்தில் தற்போது 19 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன. இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படத் தொடங்கிய தேதிகள் மற்றும் அவற்றின் இயக்க எல்லைகள் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

வ எண்	கழகத்தின் பெயர்	செயல் படத் தொடங்கிய நாள்	முக்கிய இயக்க பரப்பு	30-06-2001 அன்றுள்ள வாறு பேருந்து எண்ணிக்கை உபரிபேருந்து கள் உட்பட)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	மாநகர போக்குவரத் துக் கழகம் சென்னை.	01-01-72	சென்னை பெருநகர்.	2818
2	அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம், (தமிழ்நாடு கோட்டம்-1) சென்னை.	01-04-80	தமிழ்நாடு முழுவதும்.	706
3	அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-2) சென்னை.	27-01-94	மாநிலங்களுக் கிடையே.	203
4	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம் 1) விழுப்புரம்.	16-01-75	விழுப்புரம், கடலூர் மாவட்டங்கள்.	1077

[2001 செப்டம்பர் 12]

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
5	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத் துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-2), வேலூர்.	01-12-1982	வேலூர், திருவண்ணா மலை மாவட்டங்கள்	836
6	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத் துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-3), காஞ்சிபுரம்.	01-04-1992	காஞ்சிபுரம், திருவள்ளூர் மாவட்டங்கள்	762
7	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத் துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம்-1), சேலம்	15-02-1973	சேலம், நாமக்கல் மாவட்டங்கள்	945
8	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம் -2), தருமபுரி.	01-04-1987	தருமபுரி மாவட்டம்	685
9	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத் துக் கழகம் (கோவை கோட்டம் -1), கோவை.	01-03-1972	கோவை மற்றும் நீலகிரி மாவட்டங்கள்	1587
10	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை கோட்டம்-2), ஈரோடு.	01-04-1983	ஈரோடு மாவட்டம்	930
11	தமிழ்நாடு அரசு போக்கு வரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம் 1), கும்பகோணம்.	01-03-1972	தஞ்சாவூர், நாகப்பட்டினம், திருவாரூர் மாவட்டங்கள்	944

2001 செப்டம்பர் 12]

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
12	தமிழ்நாடு அரசு போக்கு வரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம் -2), திருச்சிராப்பள்ளி.	01-04-1985	திருச்சிராப் பள்ளி, கரூர், பெரம்பலூர் மாவட்டங்கள்.	978
13	தமிழ்நாடு அரசு போக்கு வரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-3), காரைக்குடி.	01-04-1983	சிவகங்கை, ராமநாதபுரம் மாவட்டங்கள்.	590
14	தமிழ்நாடு அரசு போக்கு வரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-4) புதுக்கோட்டை.	16-03-1996	புதுக்கோட்டை மாவட்டம்	356
15	தமிழ்நாடு அரசு போக்கு வரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-1) மதுரை.	17-01-1972	மதுரை மாவட்டம்	933
16	தமிழ்நாடு அரசு போக்கு வரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-2), திருநெல்வேலி.	01-01-1974	திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி மாவட்டங்கள்.	830
17	தமிழ்நாடு அரசு போக்கு வரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-3) நாகர்கோயில்.	01-04-1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்	676

[2001 செப்டம்பர் 12]

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
18	தமிழ்நாடு அரசு போக்கு வரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-4) திண்டுக்கல்.	01-04-1986	திண்டுக்கல் தேனி மாவட்டங்கள்	726
19	தமிழ்நாடு அரசு போக்கு வரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-5), விருதுநகர்.	01-05-1997	விருதுநகர் மாவட்டம்	368

3.2. போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைத்தல்

மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம் 1 உடன், மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம் 2-ஐயும், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், கோவை-கோட்டம் 1 உடன், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் கோவை-கோட்டம்-3 ஐயும் ஒருங்கிணைக்கும் பணி 10-01-2001 மற்றும் 07-11-2001 இல் முடிவடைந்துவிட்டது. தேவையற்ற போட்டியைத் தவிர்க்கவும், நிர்வாக செலவுகளைக் குறைக்கவும் மாநகர போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர மீதம் உள்ள பதினெட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் அறு போக்குவரத்துக் கழகங்களாக, ஒருங்கிணைப்பது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதப்படுகிறது. அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம்-1 உடன் அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம்-2-ஐ ஒருங்கிணைக்கும் வரைவு கருத்துரு மைய அரசின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது. மைய அரசின் ஒப்புதல் இன்னும் கிடைக்கப் பெறவில்லை. தற்போது கீழ்க்கண்டவாறு போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைக்க தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது.

2001 செப்டம்பர் 12]

வ. எண்	போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைப் பிற்கு பின் கழகத்தின் பெயர்
(1)	(2)	(3)
1	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-1), சென்னை.	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு), சென்னை
2	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-2), சென்னை.	
3	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-1), விழுப்புரம்.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம்), விழுப்புரம்
4	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-2), வேலூர்.	
5	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-3), காஞ்சிபுரம்.	
6	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம்-1), சேலம்.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம்), சேலம்
7	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம்-2), தருமபுரி.	
8	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை கோட்டம்-1), கோவை.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை), கோவை
9	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை கோட்டம்-2), ஈரோடு.	
10	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-1), கும்பகோணம்.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம்), கும்பகோணம்
11	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-2), திருச்சி.	
12	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-3), காரைக்குடி.	
13	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-4), புதுக்கோட்டை.	

[2001 செப்டம்பர் 12]

(1)	(2)	(3)
14 தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-1) மதுரை		
15 தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-2) திருநெல்வேலி		தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக்
16 தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-3) நாகர்கோவில்		கழகம் (மதுரை) மதுரை
17 தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-4) திண்டுக்கல்		
18 தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-5) விருதுநகர்		

4. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இயக்கம் மற்றும் நிதிநிலை செயல் திறன்

4.1. செயல்திறன்:-

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் 2000-2001 ஆம் ஆண்டின் செயல் திறன் பற்றிய சிறப்பு அம்சங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

1. 31-3-2001 நிலவரப்படி இயக்கப்படும் பேருந்துகள்

சென்னை மாநகரப் பேருந்துகள் 2,582

நகரப் பேருந்துகள் (மாவட்டங்களில்) 5,711

புறநகர் பேருந்துகள் 5,780

விரைவுப் பேருந்துகள் 829

மலைப் பகுதி 510

மொத்தம் 15,412

உபரி மற்றும் பழுதடைந்த பேருந்துகள் 1,557

மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 16,969

2. ஒரு நாளைக்கு இயக்கப்படும் பெயர்த்த கி.மீ.

(இலட்சம் கி.மீ.)

62.74

2001 செப்டம்பர் 12]

3. நாளொன்றுக்கு ஏற்றிச் செல்லப்படும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை (இலட்சம்)	177.42
4. பேருந்துகளின் உபயோகம் (சதவீதத்தில்)	91.60
5. கிலோ மீட்டர் செயல்பாட்டுத் திறன்(சதவீதத்தில்) (சிறப்பு பேருந்துகள் நீங்கலாக)	97.03
6. கிலோ மீட்டர் செயல்பாட்டுத் திறன் (சதவீதத்தில்) (சிறப்பு பேருந்துகளையும் சேர்த்து)	100.39
7. பயணிகளின் அடர்வு சதவீதத்தில்:	
அ. மாநகரம் மற்றும் நகரம்	72.53
ஆ. புறநகர்	90.95
இ. விரைவுப் பேருந்து	86.30
ஈ. மலைப் பகுதி	103.65
மொத்தத்தில்	81.99
8. பழுது படுதல் (10,000 கிலோ மீட்டருக்கு)	0.33
9. விபத்துகள் (1,00,000 கிலோ மீட்டருக்கு)	0.39
மொத்த விபத்துக்கள்	8.885
உயிரிழப்பு விபத்துக்கள்	1,401
இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை	1,706
10. எரிபொருள் செயல் திறன்	
அ. மாநகரம் மற்றும் நகரம்	4.10
ஆ. புறநகர்	4.48
இ. விரைவுப் பேருந்து	4.32
ஈ. மலைப் பகுதி	3.35
மொத்தத்தில்	4.27
11. 10,000 கி.மீ. எஞ்சின் ஆயில் (இலட்சம் லிட்டரில்)	13.13

[2001 செப்டம்பர் 12]

12. கழிவு செய்யப்பட்ட உருளையின் ஓட்டம் (இலட்சம் கி.மீ.) 1.43
13. புதுப்பிக்கப்பட்ட உருளைப் பட்டை காரணக்கூறு 4.12
14. ஒரு பேருந்துக்கு பணியாளர்கள் 6.97
15. முழுச் செலவையும் ஈடுகட்ட முடியாத அளவிற்கு வருமானம் ஈட்டும் பேருந்துகள் (சதவீதத்தில்) 70%

4.2. போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி பற்றிய செயலாக்கம்

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி பற்றிய செயலாக்கம் கவலையளிப்பதாகவும், உறுதியற்ற நிலையிலும் உள்ளது.

4.3. இழப்பு

31-03-2001 வரை சேர்ந்து வந்த மொத்த இழப்பு ரூ.2,035.02 கோடி ஆகும். அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 1991-92 முதல் ஏற்பட்ட இழப்பு விவரம்

வருடம்	இழப்பு	திரண்ட இழப்பு
31-03-1991		(-) 164.13
வரை		
1991-92	(-)2178	(-)185.91
1992-93	(-)50.46	(-)236.37
1993-94	(-)48.03	(-)284.40
1994-95	(-)41.21	(-)325.61
1995-96	(-)207.37	(-)532.98
1996-97	(-)310.67	(-)843.65
1997-98	(-)229.37	(-)1073.02
1998-99	(-)411.39	(-)1484.41
1999-2000	(-)317.77	(-)1802.18
2000-2001	(-)232.84*	(-)2035.02

* தனிக்கைக்கு உட்பட்டது

2001 செப்டம்பர் 12]

நடப்பாண்டில் இழப்பின் மதிப்பீடு ரூ.315.00 கோடியாகும். பயணக் கட்டணத்திற்கும் செலவினத்திற்கும் உள்ள இடைவெளியே, இந்த இழப்பிற்கு காரணமாகும். மேலும் ஒவ்வொரு வருடமும் அதிகரிக்கும் இயக்க செலவு, டீசல் மற்றும் பணியாளர் செலவு ஆகியவற்றிற்கு இணையாக பயணக் கட்டணம் உயர்த்தப்படுவதில்லை.

4.4. டீசல் விலை அதிகரிப்பு

1991-92-இல் ரூ.229.23 கோடியாக இருந்த டீசல் செலவுத் தொகை 2000-2001இல், ரூ.916.35 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது. பேருந்து ஒரு லிட்டருக்கு ஓடும் தூரம் ஏறத்தாழ ஒரே சீராக உள்ளது.

வருடம்	டீசல் செலவினம் (ரூபாய் கோடியில்)	ஒரு கி.மீ.க்கு ஆகும் செலவு (பைசாவில்)
1991-92	229.23	133
1992-93	288.51	153
1993-94	331.57	172
1994-95	391.29	192
1995-96	406.15	191
1996-97	451.83	212
1997-98	562.23	253
1998-99	602.77	261
1999-2000	732.48	319
2000-2001	916.35	400

4.5. நிர்வாகச் செலவின அதிகரிப்பு

போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களுக்கு நேரடி பேச்சுவார்த்தை மூலம் ஊதிய உயர்வு மூன்றாண்டுகளுக்கு ஒரு முறை அளிக்கப்படுகிறது. 1-9-1998 முதல் செய்யப்பட்ட ஊதிய உயர்வின் மூலம், சராசரியாக ஒரு

[2001 செப்டம்பர் 12]

பணியாளருக்கு ஒரு மாதத்திற்கு ரூ.835 அதிகமாக அளிக்கப்பட்டது. இதனால் ஏற்பட்ட மொத்த செலவினம், ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ.231.00 கோடியாகும். இயக்க வருவாயில் நிர்வாக செலவினம் 51 சதவீதம் ஆகும்.

பணியாளர் எண்ணிக்கையில் குறிப்பிடத்தக்க உயர்வு இல்லையாயினும் நிர்வாக செலவினம் ஒவ்வொரு வருடமும் கணிசமாக உயர்ந்துள்ளது. 1991-92-ல் ரூ.388 கோடியாக இருந்த செலவினம், 2000-2001-ல் ரூ.1316 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது.

வருடம்	நிர்வாகச் செலவினம் (ரூபாய் கோடியில்)	பணியாளர் எண்ணிக்கை	ஒரு பணியாளருக்கு ஒரு மாதத் திற்கு சராசரி நிர்வாகச் செலவு (ரூபாயில்)	ஒரு கி.மீ. இயக்கத்திற்கு ஆகும் சராசரி நிர்வாகச் செலவு (பைசாவில்)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1991-92	387.97	1,00,562	3215	226
1992-93	475.25	1,01,539	3900	253
1993-94	581.55	1,12,624	3930	276
1994-95	587.86	1,12,835	4340	288
1995-96	755.18	1,12,598	5590	355
1996-97	805.52	1,17,141	5730	378
1997-98	896.29	1,23,560	6040	403
1998-99	1125.33	1,26,777	7400	488
1999-2000	1257.84	1,26,343	8300	542
2000-2001	1316.20	1,27,055	8630	575

[2001 செப்டம்பர் 12]

4.6. செலவினத்தை உள்ளடக்கும் அளவு:

செலவினத்தின் உயர்வுக்கேற்றவாறு பயணக்கட்டணம் உடன் உயர்த்தப்படாததால் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வருவாய்க்குள் செலவினைக் கட்டுப்படுத்த இயலவில்லை. எனவே வருவாய்க்கும் செலவுக்கும் இடைவெளி அதிகமாகியுள்ளது.

(ரூபாய் கோடியில்)

வருடம்	மொத்த வருவாய்	மொத்த செலவினம்	செலவினத்தை ஈடுகட்டும் வருவாயின் அளவு
1991-92	991.52	1013.30	99%
1992-93	1188.33	1240.85	96%
1993-94	1309.55	1368.87	96%
1994-95	1518.55	1558.82	97%
1995-96	1648.68	1846.08	89%
1996-97	1696.67	2006.59	85%
1997-98	2069.79	2297.03	90%
1998-99	2188.03	2572.72	85%
1999-2000	2496.27	2810.30	89%
2000-2001	2815.54	3048.38	92%

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இயக்கத்தின் செயல்பாட்டை மேம்படுத்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வெளியாரிடம் கடன் பெற வேண்டி உள்ளது. இதனால் எரிபொருள் மற்றும் உதிரிப் பாகங்கள் வழங்குபவர்களுக்கு தரவேண்டிய தொகை, காலம் கடந்து தர வேண்டி உள்ளது. மேலும் சட்ட ரீதியாக செலுத்தப்பட வேண்டிய விபத்து இழப்பீட்டுத் தொகை குறித்த காலத்தில் செலுத்த முடிவதில்லை. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கடன் வலையில்

[2001 செப்டம்பர் 12]

சிக்கு உள்ளன. நிதி நிறுவனங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மேலும் எவ்வித கடனையும் அளிக்க முன் வராத நிலையில் உள்ளன.

4.7. கடன் விலவரம்:

நிலுவையில் உள்ள கடன் நிலவரம்.

(ரூபாய் கோடியில்)

வருடம்	ஆண்டு இறுதியில் கடன் மற்றும் மிகைப் பற்று நிலுவை
1990-91	258
1991-92	265
1992-93	317
1993-94	335
1994-95	441
1995-96	595
1996-97	701
1997-98	838
1998-99	787
1999-2000	985
2000-2001	1024*

(*தணிக்கைக்குட்பட்டது)

இதன் காரணமாக அதிக வட்டி செலுத்த வேண்டிய சூழ்நிலை போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஏற்பட்டு, அதனால் எரிபொருள் மற்றும் உதிரி பாகங்கள் வழங்கிய நிறுவனங்களுக்கும், சட்ட ரீதியாக செலுத்தப்பட வேண்டிய தொகைகளை உரிய நேரத்தில் செலுத்திட இயலாத நிலையும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஏற்பட்டுள்ளது. செலுத்தப்பட வேண்டிய வட்டி 1995-96இல், ரூபாய் 77.77 கோடியிலிருந்து, 2000-2001-ல் ரூபாய் 158.32 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது.

2001 செப்டம்பர் 12]

4.8. நிலுவையில் உள்ள கடன் பொறுப்புகள்:

எரிபொருள், உதிரி பாகங்கள் மற்றும் சட்ட பூர்வமாக செலுத்தப்பட வேண்டிய தொகை ஆகியவற்றின் காரணமாக அதிக கடன் பொறுப்புகள் நிலுவையில் உள்ளதால் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி நிலைமை மிகவும் மோசமான நிலையில் உள்ளது. 31-5-2001-ல் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கடன் பொறுப்புகள் பற்றிய விவரம் பின் வருமாறு:-

விவரம்	ரூபாய் கோடியில்
உயர் வேக டீசல் எண்ணெய் மற்றும் மசகு எண்ணெய்	73.80
உதிரி பாகங்கள் உருளிகள் மற்றவை வழங்கியவர்களுக்கு	41.27
விபத்து இழப்பீடாக நீதிமன்றங்களில் செலுத்த வேண்டியது	41.49
சட்டரீதியாக செலுத்தப்பட வேண்டிய வருங்கால வைப்பு நிதி பணிக் கொடை மற்றும் தொழிலாளர்களிடமிருந்து பிடித்தம் செய்யப்பட்ட தொகை	142.54
இதர இனங்கள்	9.22
மொத்தம்	308.32

நிதி நெருக்கடி காரணமாக பழைய பேருந்துகளை உரிய நேரத்தில் மாற்றி புதிய பேருந்துகளை இயக்க முடியாமலும், போதிய உதிரிப் பாகங்களை கொள்முதல் செய்யாததால் பேருந்து இயக்கத்தை சீராகவும் வைத்திருக்க இயலவில்லை.

4.9. மாற்றியமைத்தல் மற்றும் பேருந்து எண்ணிக்கை அதிகரிப்பு:

அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மோசமான நிதி நிலைமை காரணமாக, பழைய பேருந்துகளை உரிய நேரத்தில் மாற்றி புதிய பேருந்துகளை வாங்கி போக்குவரத்துத் தேவைக்கேற்ப போதுமான அளவில்

[2001 செப்டம்பர் 12]

இயக்க முடியவில்லை. இதன் காரணமாக பயணிகள், குறிப்பாக, மாநகரப் பயணிகள் அதிக செலவில் சொந்த வாகனங்களில் பயணிக்க நேர்ந்தது. 1991 முதல் 1996 வரையில் 2371 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டன. ஆனால், 1996 முதல் 2001-க்கு இடைப்பட்ட காலத்தில் 1112 பேருந்துகள் மட்டுமே வாங்கப்பட்டன.

30-06-2001-இல் வயதடைந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 6662 ஆகும். இது மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் 39 சதவீதமாகும்.

4.10. பழுதடைந்த நிலையில் உள்ள பேருந்துகள் தற்போதைய நிதி நிலையில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல இடர்ப்பாடுகளுக்கிடையில் பேருந்து இயக்கத்தை நடத்தி வருகின்றன. 31-5-2001-இல் 776 பேருந்துகள் போதுமான உதிரி பாகங்கள் இல்லாமலும் மற்றும் உபகரணங்கள் பற்றாக்குறை காரணமாகவும் இயக்கப்படவில்லை.

5.0 தற்போதுள்ள நிலையை உயர்த்தும் வண்ணம் எடுக்கப்படும் நடவடிக்கைகள்:

இந்த அரசு போர்க்கால நடவடிக்கையான பேருந்துகள் இயக்கத்தை மேம்படுத்தும்பொருட்டு பல சீரமைப்பு நடவடிக்கைகளை எடுத்துச் செயல்படுகிறது.

1. நடப்பு ஆண்டில் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதில் 1550 புதிய பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

2. 25-7-2001 அன்று அதிகாலை முதல் இரவு முடிய அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக அதிகாரிகளால் அவர்தம் வழித்தடங்களுக்குட்பட்ட எல்லைக்குள் இயக்கப்படும் பேருந்துகளில் சோதனைகள் செய்யப்பட்டது. அவ்வமயம் மொத்தம் 80,313 சோதனைகள் நடத்தப்பட்டன. அதில் 3740 பயணிகள் பயணச் சீட்டு இல்லாமல் பயணம் செய்தனர் என்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. ரூ.1.12 லட்சம் தண்டனையாக வசூலிக்கப்பட்டது. பராமரிப்பு மற்றும் இதர சிறப்பு வாரங்கள் 30-7-2001 முதல் 2-9-2001 வரை கடைபிடிக்கப்பட்டது. அது பல சிறப்புப் பணிகள் கொண்டதாகும். இச் செயல் திட்டம் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளும் நல்ல நிலையில் உள்ளனவா என்பதைக் கண்டறியவும், ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர்களிடம் விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்தவும் மற்றும் பயணிகளிடம் அன்பாக நடந்து கொள்ளவும் அறிவுறுத்தப்பட்டது.

2001 செப்டம்பர் 12]

(அ) முதல் பராமரிப்பு வாரம் - 30-7-2001 முதல் 5-8-2001 வரை. பேருந்துகள் நல்ல தோற்றப் பொலிவுடன் இருப்பதை உறுதி செய்யும் பொருட்டு, பேருந்து கூண்டுகள் சரி செய்யப்பட்டன மற்றும் வழித்தடப் பலகைகள் பார்வையில் நன்றாகத் தெரியும்படி திருத்தமாக எழுதப்பட்டது.

(ஆ) இரண்டாவது பராமரிப்பு வாரம்: 6-8-2001 முதல் 12-8-2001 வரை நடைபெற்ற பராமரிப்பு வாரத்தில், தடுப்பு பராமரிப்பு முறையை நல்லமுறையில் செயல்படுத்தி பேருந்துகளின் இயக்க நிலையை மேம்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது.

மசுல் மற்றும் மசகு எண்ணெய் உபயோகத் திறனை மேம்படுத்த உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது.

(இ) பேருந்து தடையில்லா வாரம்: 13-8-2001-லிருந்து 19-8-2001 வரை பேருந்துகள் தடையில்லாமல் வழித்தடங்களில் இயங்குவதை உறுதி செய்யும்பொருட்டு, இவ்வாரம் கடைப்பிடிக்கப்பட்டது. குறைந்த பட்ச அளவில் பேருந்துத் தடைகளைக் குறைக்க முன்னெச்சரிக்கைப் பராமரிப்புப் பணிகள் முழுவதுமாக மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(ஈ) பாதுகாப்பு வாரம்: 20-8-2001 முதல் 26-8-2001 வரை பாதுகாப்பு வாரம். ஓட்டுநர் அவர்தம் பணியில் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டும், நல்லறிவுரைகள் வழங்கப்படுவதன் மூலம் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கவும் பயணிகளுக்குப் பாதுகாப்பை உறுதிசெய்யும் பொருட்டும், இவ்வாரம் கடைப்பிடிக்கப்பட்டது.

(உ) நன்னடத்தை வாரம்: 27-8-2001-லிருந்து 2-9-2001 வரை. நன்னடத்தை வாரத்தின்போது பயணிகளிடத்தில் நன்னடத்தையோடு செயல்படும் வண்ணம் ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துனர்களுக்கு நன்னடத்தை நெறிமுறைகள் அறிவுறுத்தப்பட்டன.

(ஊ) மேற்குறிப்பிடப்பட்ட செயல்திட்டங்கள் மட்டுமின்றி கீழ்வரும் செயல் திட்டங்களும், போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வளர்ச்சி மற்றும் செயல்பாடுகளை மேம்படுத்தும் பொருட்டு எடுக்கப்பட்டுள்ளன:

(1) பின்வருவனவற்றை உறுதிசெய்யும் பொருட்டு, வழித்தடப் பரிசோதனைகளை மேற்கொள்ள நிர்வாக இயக்குநர்கள் உட்பட மேலாளர் நிலையிலுள்ள அனைத்து அலுவலர்களும் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளனர்.

[2001 செப்டம்பர் 12]

1. வழியில் காத்து நிற்கின்ற பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கிறார்களா?
2. தனியார் பேருந்துகளுக்கு உதவிசெய்யும் நோக்கில், கழகப் போக்குவரத்திற்கு நட்பம் விளைவிக்கிறார்களா?
3. ஓட்டுநர் - நடத்துனர் பொதுமக்களிடத்தில் நன்னடத்தை விதிகளை கடைபிடிக்கின்றார்களா?
4. சாலை விதிமுறைகள் சரியாகக் கடைப்பிடிக்கப் படுகின்றனவா?
5. மோட்டார் வாகனச் சட்ட சரத்துக்களை அமல்படுத்தி பயணச்சீட்டில்லாப் பயணத்தைத் தடுக்கிறார்களா?
6. விபத்துக்களைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு, எச்சரிக்கையாக பேருந்தை இயக்க மற்றும் பேருந்தின் வாழ்நாளை அதிகரிக்க, ஓட்டுநர்கள், பேருந்தை அவர்தம் பராமரிப்பில் நன்முறையில் நெறிமுறைகளோடு ஓட்டுகிறார்களா?
7. பேருந்துப் பராமரிப்பு மற்றும் பேருந்து கூண்டு சுத்தம் செய்யப்படுகின்றனவா?
8. போக்குவரத்துக் கழகத்தின் புகழ்சிறக்க குறித்த நேரத்தில் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றனவா?

(2) நன்றாகப் பராமரிப்பு மேற்கொள்ளாத பணிமனைகளில் வாரத்தில் இரண்டு நாட்கள் தங்கியிருந்து மேற்பார்வையிட அனைத்து நிர்வாக இயக்குநர்களும் பணிக்கப்பட்டுள்ளனர். மேலும் வருவாய்த் திறனை அதிகரிக்கவும், பணிமனைகளின் பராமரிப்புத் திறனை மேம்படுத்தவும், தேவையான திருத்த நடவடிக்கைகளை எடுக்கிறார்களா என்று கண்காணிக்கும்படியும் பணிக்கப்பட்டுள்ளனர். கடந்த காலத்தில், ஏறக்குறைய ரூ.70 கோடி அளவிற்கு மோட்டார் வாகன விபத்து இழப்பீடு அதிகரித்துள்ளதால், விபத்துக்களைக் குறைக்கும் வண்ணம், சீரிய முயற்சிகளை மேற்கொள்ள அனைத்து நிர்வாக இயக்குநர்களும் பணிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

(3) அலுவல் செலவினங்களைக் குறைக்க கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

(4) நிர்வாக இயக்குநர்களுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பு அலுவலர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். இவர்கள் வழித்தடங்கள் மற்றும் இயக்கங்களைச்

2001 செப்டம்பர் 12]

சீரமைக்கவும், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கிடையே ஏற்படும் கசப்பான போட்டி மனப்பான்மையைத் தவிர்க்கும் வகையிலும் செயல்படுவார்கள். இந்த ஒருங்கிணைப்பு அதிகாரிகள் அந்தந்த வட்டாரத்திலுள்ள கழகங்களில் உள்ள பிரச்சினைகளைப் பேச்சுவார்த்தை மூலம் தீர்த்து வருகிறார்கள்.

6.0 சிற்றுந்துகள்:

பேருந்து வசதியில்லாத ஊரகப் பகுதிகளுக்குச் சிற்றுந்துகளை இயக்க அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. மாநிலம் முழுவதுமாக சுமார் 3725 சிற்றுந்துகள் இயங்கி வருகின்றன. இந்தச் சிற்றுந்துகள் பேருந்துகளின் இயக்க வழித்தடத்தில் 4 கி.மீ. தூரத்திற்கு இயங்க அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், சிற்றுந்துகளின் இயக்கத்தினால் ஏற்பட்டுள்ள இழப்பைப் பற்றி புகார்கள் செய்துள்ளனர். மேலும் சில இடங்களில் பேருந்து நிலையத்திலிருந்தே, சிற்றுந்துகளை இயக்குகிறார்கள். இந்தச் சிற்றுந்துகளின் இயக்கத்தால், போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ரூ.4 கோடி அளவில் ஒரு மாதத்திற்கு இழப்பு ஏற்படுகிறது.

7.0 விபத்துகளைத் தவிர்த்தல்:

விபத்து இழப்பீட்டுத் தொகை 1991-92-இல் ரூ.16.03 கோடியாக இருந்தது. 2000-2001-இல் 68.33 கோடி ரூபாயாக உயர்ந்துள்ளது. எனவே, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் ஏற்படும் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு, தக்க நடவடிக்கைகளை எடுக்க மிகவும் முக்கியத்துவம் தரப்பட்டு வருகிறது. விபத்தினைத் தவிர்த்து, பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும்பொருட்டு, கீழ்க்கண்ட நடவடிக்கைகளை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எடுத்துள்ளன.

7.1. ஓட்டுநர்களின் கவனக் குறைவினாலே பல விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. யோகாசனப் பயிற்சி, ஓட்டுநர்களுக்கு ஒருமித்த கவனத்தை அளிக்க உதவி புரிவதால், அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர்களுக்கும் யோகாசனப் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

7.2 ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளில் ஓட்டுநர்களுக்கு, விபத்துகள் ஏற்படாமல் இருக்கும் பொருட்டு, பாதுகாப்புப் பயிற்சிகள் கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

[2001 செப்டம்பர் 12]

7.3. சாலை விதிமுறைகளை மீறும் ஓட்டுநர்களை இனம் கண்டு கொள்ளும் பொருட்டு, தொடர்ந்து சாலைப் பாதுகாப்பு சுற்றுக்காவல் முறை ஏற்படுத்தப்பட்டு, தவறு செய்பவர்கள் மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

7.4. விபத்தினைத் தவிர்த்து, பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும் பொருட்டு, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. ஓட்டுநர்கள் விபத்தின்றி, பணிபுரிவது தொடர்பாக பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை அவர்களுக்கு பயிற்றுவிக்கும் பொருட்டு, பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாக ஓட்டுவதற்கான பரிசுத் திட்டம் ஒன்றை போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உருவாக்கியுள்ளார்கள். இத்திட்டம், ஓட்டுநர்கள் நன்முறையில் பேருந்துகளை இயக்கி விபத்தின்றி ஓட்டியதற்கான பதிவேட்டை உடையவர்களாக இருக்க ஊக்குவிக்கிறது. திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் வகையில், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை நடத்தி வருகின்றன.

7.5. தொடர்ந்து 10 ஆண்டு காலம் விபத்தில்லாமல் பணிபுரிந்த ஓட்டுநர்களுக்கு, தொடர்ந்து விபத்தில்லாமல் பணிபுரிந்த ஒவ்வொரு 10 ஆண்டு காலத்திற்கும், ஒரு சிறப்பு ஊதிய உயர்வு வழங்கப்படுகிறது.

7.6. விபத்தினைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்ற உணர்வினை ஓட்டுநர்கள் மத்தியில் உருவாக்கும் வகையில், புத்தாக்கப் பயிற்சி நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அடிக்கடி விபத்தினை ஏற்படுத்தும் ஓட்டுநர்கள், ஓட்டுநர் பணியில் உள்ள குறைகளைச் சரிசெய்து கொள்ளவும், விபத்துகளைத் தவிர்க்கவும், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியில் புத்தாக்கப் பயிற்சி வகுப்புகளுக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர்.

7.7. பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், ஓட்டுநர் பயிற்சிக்கென ஒரு திட்டத்தை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ், நல்ல உடற்கட்டுள்ள, பள்ளி இறுதித் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற்ற இளைஞர்களைத் தேர்வு செய்து, அவர்களுக்கு 12 வாரங்களுக்கு கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல், பேருந்தில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்த்தல், பொதுமக்களுடன் நல்லுறவு மற்றும் முதலுதவி அளித்தல் ஆகியவற்றில் தீவிர பயிற்சிகள் அளிக்கப்படுகின்றன. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தில் பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களுக்கு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் முன்னுரிமை அளிக்கப்படுகின்றன.

2001 செப்டம்பர் 12]

7.8. மோட்டார் வாகன தொழில்நுட்ப வளர்ச்சி காரணமாகவும், விபத்துகள் நேராவண்ணமும், சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை நன்கு அறிந்துகொள்வதற்கு ஏதுவாகவும், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கனரக வாகன ஓட்டுநர்களாக நியமனம் பெறுவதற்குரிய கல்வித் தகுதியை 8ஆம் வகுப்பிலிருந்து எஸ்.எஸ்.எல்.சி./பத்தாம் வகுப்புத்தேர்ச்சி என உயர்த்தி அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

7.9. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் நோக்கத்துடன், ஓட்டுநர்களின் சிரமத்தைக் குறைக்க, அவர்கள் இரவில் மூன்று மணி நேரத்திற்கு மேலாக தொடர்ச்சியாக பேருந்துகளை இயக்கக் கூடாது என்று அறிவுறுத்தியுள்ளார். அதற்கேற்ற வகையில், ஓட்டுநர்களை சரியான இடைவெளியில் மாற்றும்படி நடவடிக்கை எடுக்க, அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழக நிருவாக இயக்குநர்கள் அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளார்கள்.

8.0. மற்ற மாநிலங்களில் அமுலில் இருந்து வரும் பேருந்துக் கட்டணத்தோடு ஒப்பிடுதல்:

பிற மாநிலங்களில் உள்ள பேருந்துக் கட்டணங்களை ஒப்பிடுகையில், தமிழ்நாட்டில் தான் பேருந்துக் கட்டணம் மிகவும் குறைவாக உள்ளது. இதுவே, நடத்தத்திற்கு முக்கியக் காரணமாகும். தமிழ்நாட்டில் உள்ள புறநகர்/வெளியூர் பகுதிகளில் காணும் தற்போதைய பேருந்துக் கட்டணமும், மற்ற மாநில பேருந்துக் கட்டணமும் கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ளது.

மாநிலம்/ போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பெயர்.	அக்டோபர் 2000க்கு முன்னர் உள்ள பேருந்து கட்டணம்.		பிப்ரவரி 2001ல் திருத்தி அமைக்கப்பட்ட பேருந்து கட்டணம்	
	அமுலுக்கு வந்த நாள்	1 கி.மீக்கு கட்டணம்	அமுலுக்கு வந்த நாள்	1 கி.மீக்கு கட்டணம்
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

ஆந்திர மாநில சாலைப்
போக்குவரத்துக் கழகம்

11-11-1999

30

30-09-2000

32

மஹாராஷ்டிர மாநில
சாலைப் போக்குவரத்துக்
கழகம்

12-10-1999

35

21-10-2000

42

[2001 செப்டம்பர் 12]

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
கர்நாடகா மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்	04-11-1999	24	04-10-2000	25.75
ராஜஸ்தான் மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்	03-12-1997	31	01-10-2000	32
கேரள மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்	02-10-1999	28		
பஞ்சாப் மாநில போக்குவரத்துக் கழகம்	12-11-1999	36	06-07-2000	40
ஓரிஸ்ஸா மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்	26-10-1999	26	21-10-2000	29
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள்	25-10-1999	22		

9.0. பயணிகளுக்கான வசதிகள்:

9.1. பயணிகள் நிழற்குடைகள்

பல பேருந்து நிறுத்தங்களில் விளம்பரதாரர்கள் மூலமாக (சாதாரண வகை மற்றும் மின்னொளி வகை) நிறுவப்பட்டுள்ளது. விளம்பரதாரர்கள் தங்களுடைய நிறுவனங்களை நிழற்குடைகளின் முன் மற்றும் பக்கவாட்டுப் பகுதிகளில் விளம்பரம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். மேலும், அவ்வழியே செல்லும் பேருந்து வழித்தடங்களின் விபரங்களையும் பயணிகள் வசதிக்காகக் குறிக்கப்பட்டுள்ளது.

9.2. தியாகராய நகர், சைதாப்பேட்டை மற்றும் வடபழனி பேருந்து நிலையங்களில் உள்ள வெட்டவெளி நடைமேடைகளை அழகுறச் செய்யவும், இரவு நேரப் பயணிகளின் பாதுகாப்பு கருதியும் மின்னொளி விளம்பரப் பலகைகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

9.3. இரண்டு சக்கர வாகனங்களைப் பேருந்து நிலையங்களில் நிறுத்த ஏதுவாக உட்பக்கமாக போதுமான இடங்களை மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒதுக்கியுள்ளது.

9.4. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் பாடலூர், மாமண்டூர், திண்டிவனம், மதுரை, கொட்டி அம்பட்டி மற்றும் தொழுதூர் ஆகிய இடங்களில் பயணிகளின் வசதிக்காக உந்துணவகங்கள் கட்டப்பட்டு நல்ல முறையில் செயல்பட்டு வருகின்றன.

2001 செப்டம்பர் 12]

10.0. பயணச் சலுகைகள்:

10.1. பள்ளிக் கல்வி மற்றும் ஆரம்பக் கல்வி இயக்குநரகங்களின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் உள்ள பள்ளிகளில் பயிலும் பள்ளி மாணவர்களுக்கு, ப்ளஸ் டீ (+2) வரை அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளில் இலவசப் பயணச்சலுகை வழங்கப்படுகிறது. கல்லூரிகள் மற்றும் அரசுத் துறைகளினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மற்ற கல்வி நிறுவனங்களில் பயிலும் மாணவர்களுக்கு, அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கோட்டம் 1 மற்றும் 2 இயக்கும் பேருந்துகளைத் தவிர மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளில் 50 சதவீதப் பயணக் கட்டணச் சலுகையுடன் கூடிய மாதாந்திர பயணச்சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன.

10.2. நடப்பு 2001-2002 நிதியாண்டிற்கு ரூ. 165 கோடி மாணவர் பயணச் சலுகை ஊக்குதலித் தொகையாக, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வழங்க, அரசு நிதி ஒதுக்கியுள்ளது.

10.3. இவைகளைத் தவிர, கீழ்க்கண்ட சிறப்பினங்களுக்கும் பயணச் சலுகை வழங்கப்படுகிறது:—

1. மத்திய/மாநில ஓய்வூதியம் அல்லது இரு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் சுதந்திர/எல்லைப் போராட்ட வீரர்கள் மற்றும் மொழிக்காவலர்கள் 100%
2. அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மருத்துவமனைகளில் சிகிச்சை பெறும் புற்று நோயாளிகள் 75%
3. கை, கால் ஊனமுற்றோர், காது கேளாதோர் மற்றும் கண்பார்வையற்றோர் (அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழ்நாடு கோட்டம்-1 மற்றும் கோட்டம்-2 நீங்கலாக) 100%
4. மனநிலை பாதிக்கப்பட்டவர்கள், மனவளர்ச்சி குன்றியவர்கள் மற்றும் வலிப்பு நோயாளிகள் 100%
5. நாடகக் கலைஞர்கள் 50%
6. அரசினால் தெரிவு செய்யப்பட்ட பத்திரிகை நிருபர்கள் 100%
7. சட்டப்பேரவை உறுப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள், முன்னாள் சட்டப்பேரவை மற்றும் மேலவை உறுப்பினர்கள் 100%

[2001 செப்டம்பர் 12]

8. மத்திய அரசு ஓய்வூதியம் அல்லது மாநில அரசு ஓய்வூதியம் அல்லது இரண்டு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் விடுதலைப் போராட்ட வீரர்களின் விதவை மனைவியர் மற்றும் வாரிசுதாரர்கள் 100%

9. அரசிடமிருந்து மொழிக்காவலர் நிதியுதவி பெறுபவர்களின் மனைவி அல்லது கணவர் மற்றும் வயதடையாத வாரிசுதாரர்கள் 100%

மேற்படி சலுகை தொடர்பான செலவுகளை சம்பந்தப்பட்ட நிர்வாகத் துறைகள் ஏற்றுக் கொள்ளுகின்றன.

11.0. தொழிலாளர் நலத் திட்டங்கள்:

11.1. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அதன் தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்தம் குடும்பத்தினரின் நலம் பேண தொடர்ந்து அக்கறை செலுத்தி வருகின்றன.

11.2. ஊதிய ஒப்பந்தம்:

அரசு போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத்திற்கும், தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளுக்கும்டையில் மூன்று வருடங்களுக்கு ஒரு முறை ஊதிய ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டு வருகிறது. கடைசி ஊதிய ஒப்பந்தம் 13-2-1999 அன்று கையெழுத்தாகி, முன்தேதியிட்டு 1-9-1998 முதல் அமுலுக்கு வந்தது. அடுத்த ஊதிய ஒப்பந்தம் 1-9-2001-ல் செய்யப்பட வேண்டும். பேச்சு வார்த்தை 30-8-2001 அன்று தொடங்கப்பட்டது.

11.3. பணி அடிப்படையிலான சிறப்புச் சம்பள உயர்வு:

20 வருடம் பணி முடித்த தொழிலாளர்களுக்கு ரூ. 500 ஊக்கப் பரிசாக அளிக்கப்படுகிறது.

11.4. தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகளுக்கு இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டு வழங்குதல்:

போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கு இலவசப் பயணச் சலுகை வழங்குவதோடுமட்டுமல்லாமல், பள்ளி மற்றும் கல்லூரிகளில் பயிலும் அவர்களின் பிள்ளைகளுக்கும், வீட்டிலிருந்து பள்ளிகள்/கல்லூரிகள் சென்று வர இலவசப் பேருந்துப் பயணச் சீட்டுகள் விநியோகிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

2001 செப்டம்பர் 12]

11.5. சிற்றுண்டி வசதிகள்:

தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் குறைந்த விலையில் உணவு அளிக்கப்படுகிறது.

11.6. கல்விப் படிகள்:

தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகள் ஒவ்வொருவருக்கும் 2 பேருக்கு மிகாமல், 12ஆம் வகுப்பு வரை புத்தகங்கள் வாங்க, ஒவ்வொரு வருடமும் ரூ. 75 அனுமதிக்கப்படுகிறது. மேலும், மருத்துவம், பல்மருத்துவம், மருந்தாளுநர் பயிற்சி, கால்நடை மருத்துவம், பொறியியல், வேளாண்மை மற்றும் சட்டப்படிப்பு பயிலும் தொழிலாளர்களின் மகன் அல்லது மகளுக்கு நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு, ரூ. 1500 க்கு மிகாமல், வருடாந்திர தகுதிப் படிப்பதவித் தொகையாக வழங்க அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. இச்சலுகை 1-9-1989க்குப் பிறகு மரணமடைந்த தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகளுக்கும் வழங்கப்படுகிறது.

11.7. ஊதியம் சார்ந்த படிகள்:

நகர ஈட்டுப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, ஊரகப்படி மற்றும் மலைவாழிடப்படி ஆகியவை தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்றன. நலவாழ்வுப்படிகள் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும், அவருடைய அடிப்படை ஊதியம் மற்றும் பஞ்சப்படி உள்ளிட்ட தொகையில் நான்கு சதவீதம் கணக்கிடப்பட்டு, மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 100-க்குக் குறையாமல் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. தொழிலாளர் ஒவ்வொருவருக்கும், ஒவ்வொரு மாதமும், சலவைப்படியாக ரூ. 44- வீதம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இரண்டு வருடங்களுக்கு ஒரு முறை தகுதி வாய்ந்த தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் ஒரு ஜோடி காலணியும், இரண்டு ஜோடி காலுறைகளும் அல்லது 3 ஜோடி காலணிகளும் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன.

11.8. வழக்குக் கட்டணம் ஈடு செய்தல்:

மோட்டார் வாகன விபத்து நிவாரண தீர்ப்பாயத்தின் தீர்ப்பு எவ்வகையில் இருந்தாலும், பணியிலிருக்கும்போது விபத்துக்குள்ளாகும் ஓட்டுநருக்கு எதிராக தாக்கல் செய்யப்படும் குற்றவியல் வழக்குகளில், அவர் முழுவதுமாக விடுவிக்கப்பட்டாலோ அல்லது சந்தேகத்தின் பலன் காரணமாக விடுவிக்கப்பட்டாலோ, அவருக்கு ரூ. 600 வழக்குக் கட்டணமாக ஈடு செய்யப்படுகிறது. அதே போன்று, படிக்கட்டுப் பயணங்களில் விபத்துக்குள்ளாகும் பயணிகள் சார்பான குற்றவியல்

[2001 செப்டம்பர் 12]

வழக்குகளில், நடத்துநர் முழுவதுமாக விடுவிக்கப்பட்டாலோ அல்லது சந்தேகத்தின் பலன் காரணமாக விடுவிக்கப்பட்டாலோ, அவருக்கும் ரூ. 600 வழக்குக் கட்டணமாக ஈடு செய்யப்படுகிறது.

11.9. சீருடைகள்:

தகுதியுடைய ஒவ்வொரு ஆண் தொழிலாளிக்கு, ஆண்டுதோறும் இரண்டு ஜதை டெரிகாட்டன் துணியும், தகுதியுடைய ஒவ்வொரு பெண் தொழிலாளிக்கு மூன்று பருத்திச் சேலைகளும், மூன்று பாலியஸ்டர் சட்டைத் துணிகளும் விநியோகிக்கப்பட்டு வருகின்றன. தவிர மலைவாழிடங்களில் பணிபுரியும், ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கு ஆண்டுதோறும் ஒரு கம்பளி ஆடையும் வழங்கப்படுகிறது. மேலும், சமவெளியிலிருந்து மலைவழித் தடங்களில் பேருந்து ஓட்டிச் செல்லும் ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநருக்கு, ஒரு கம்பளித் துண்டு வழங்கப்படுகிறது.

11.10. குடும்பநல நிதி:

ஒரு தொழிலாளி பணியிலிருக்கும்போது இறக்க நேரிட்டால், அவரது குடும்பத்தாருக்கு ரூபாய் ஒரு இலட்சம் தற்போது வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

11.11. இறுதிச் சடங்குச் செலவுகள்:

இறுதிச் சடங்குச் செலவுகளை எதிர்கொள்ள, தொழிலாளிக்கோ அல்லது தொழிலாளியின் வாரிசுதாரருக்கோ கீழ்க்கண்டவாறு திரும்பப் பெறப்படாத நிதி போக்குவரத்துக் கழகத்தால் தற்போது வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

(அ) ஒரு தொழிலாளி இறந்தால் .. ரூ. 750

(ஆ) குடும்பத்தில் ஒரு நபர் இறந்தால் .. ரூ. 400

பணியிலிருக்கும்போது ஒரு தொழிலாளி இறந்தால், குடும்பநல நிதியான ரூபாய் ஒரு இலட்சத்திலிருந்து, ரூபாய் ஐயாயிரம் மூன்பணமாக அவரது குடும்பத்திற்கு உடன் வழங்கப்படுகிறது.

11.12. திருமணக் கடன்:

தகுதியுள்ள ஆண் தொழிலாளர்களுக்கு அல்லது தகுதி உள்ள தொழிலாளியின் ஆண் பிள்ளைகளுக்கு ரூ. 7,500 என்ற விகிதத்தில்,

2001 செப்டம்பர் 12]

திருமணக் கடன் வழங்கப்படுகிறது. பெண் தொழிலாளர்களுக்கு அல்லது தகுதியுள்ள தொழிலாளியின் பெண் பிள்ளைகளுக்கு ரூ. 12,000 திருமணக் கடன் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

11.13. திருப்பான் படி: (Steering Allowance)

நகரப் பேருந்துகளில் பணிபுரிபவர்களுக்கு ரூ.2 முதல் ரூ. 3 என்ற விகிதத்திலும், புறநகரப் பேருந்துகள் மற்றும் மலைப்பகுதி பேருந்துகளில் பணிபுரியும் ஓட்டுநர்களுக்கு ரூ. 5-ம் திருப்பான் படியாக வழங்கப்படுகிறது. இரவு 12 மணிக்கு மேல் (இரவு 12.00 மணி முதல் காலை 4.00 மணி வரை) பணி புரிபவர்களுக்கு இத்தொகை இரட்டிப்பாக வழங்கப்படுகிறது.

11.14. விருப்ப ஒய்வூதியத் திட்டம்:

அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் மீதமுள்ள பணிக்காலத்தைக் கணக்கில் கொண்டு, ஓராண்டுக்கு ஓட்டுமொத்தத் தொகையாக ரூபாய் 9,000/- வீதம் அதிகபட்சமாக ரூ. 72,000/- எஞ்சிய பணிக் காலத்திற்கு தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது.

11.15. கல்வி முன்பணம்:

ஒவ்வொரு ஆண்டும், மே மாதம் ரூ. 1000 வட்டியில்லாக் கல்வி முன்பணமாக தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது.

11.16. விடுப்புப் பயன்கள்:

ஒவ்வொரு நிரந்தரத் தொழிலாளிக்கும் கீழ்க்கண்டவாறு விடுப்பு வழங்கப்படுகிறது:-

(அ) ஓராண்டுக்கு 18 நாட்கள் மருத்துவ விடுப்பு

(ஆ) 30 நாட்கள் ஆண்டுக்கு ஈட்டிய விடுப்பு

(இ) 2 விழாக்கால விருப்ப விடுமுறை நாட்கள்

(ஈ) 12 நாட்கள் தற்செயல் விடுப்பு

(உ) ஒரு ஆண்டுக்கு 9 நாட்கள் தேசிய மற்றும் விழாக்கால விடுமுறை

(ஊ) பெண் தொழிலாளர்க்கு 90 நாட்கள் மகப்பேறு விடுப்பு

[2001 செப்டம்பர் 12]

11.17. விடுமுறை விடுதி:

முக்கிய சுற்றுலா மையங்களான ஊட்டி, கொடைக்கானல், குற்றாலம் மற்றும் கன்னியாகுமரி ஆகிய இடங்களில் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்களது குடும்பத்தினர் தங்குவதற்கு வசதி செய்து தரப்பட்டுள்ளது.

11.18. சிறப்பு நலநிதித் திட்டம்:

சிறப்பு நலநிதித் திட்டத்தின் கீழ், ஒவ்வொரு வருடைய ஊதியத்திலிருந்து ரூ. 5-ம், நிர்வாகப் பங்காக ரூ. 5-ம் அளிக்கப்பட்டு, அந்த நிதியிலிருந்து தொழிலாளர்களுடைய மருத்துவச் செலவிற்கு, நிதியுதவி வழங்கப்படுகிறது. அவர்களுடைய குடும்ப உறுப்பினர்களுக்கு, ரூபாய் ஒரு இலட்சத்திற்கு மிகாமல் கீழ்க்கண்ட தீவிர சிகிச்சைகளுக்கு வழங்கப்படுகிறது:

- (அ) இருதய அறுவை சிகிச்சை
- (ஆ) சிறுநீரக மாற்று அறுவை சிகிச்சை
- (இ) பலூனிங்-இருதய அறுவை சிகிச்சை
- (ஈ) புற்றுநோய் அறுவை சிகிச்சை
- (உ) மூளைக்கட்டி அறுவை சிகிச்சை

11.19. ஊழியர்களின் பிள்ளைகளின் நலனுக்காக தொழிற் கல்லூரிகள் மற்றும் நிறுவனங்கள்

அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்கு தொழிற்கல்வி அளிக்கும் பொருட்டு சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், மருத்துவக் கல்லூரி, பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் பஸ்தொழில்நுட்ப பயிலகங்களை நடத்தி வருகிறது. தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகளுக்கு பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் பஸ்தொழில்நுட்ப பயிலகங்களில் 50 சதவீதம் இட ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. பெருந்துறையில் உள்ள மருத்துவக் கல்லூரியில் 40 இடங்கள் அரசாலும், 20 இடங்கள் அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்காகவும் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன. பெரும்பான்மையான அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஊழியர்களின் பிள்ளைகளின் நலனுக்காகவே பல தொழிற் பயிற்சி நிறுவனங்களை நடத்தி வருகின்றன.

2001 செப்டம்பர் 12]

12.0. தொழிலாளர்கள் ஓய்வுகால சேம நல நிதித் திட்டம்

12.1. ஓய்வு பெற்ற மற்றும் விருப்ப ஓய்வு பெற்ற தொழிலாளர்களின் நலனுக்காக 1992இல் ஊதிய ஒப்பந்தத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்கள் ஓய்வுகால சேமநல நிதித் திட்டம். 01-09-92 முதல் தொடங்கப்பட்டது. அதன் பின்னர் இத்திட்டத்தின்கீழ் இறந்த தொழிலாளர்களின் குடும்பத்திற்கும் இச்சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டது. இத்திட்டத்தின்கீழ், 01-09-92இல் பணியில் உள்ளோர் மற்றும் அதற்குப் பின்னர் பணியமர்த்தப்பட்ட தொழிலாளர்கள், மாதம் ரூ. 50 வீதம், செப்டம்பர் 1992 முதல் அல்லது பணியேற்ற மாதம் முதல் ஓய்வு பெறும் மாதம் வரை அல்லது விருப்ப ஓய்வில் செல்லும் மாதம் வரை அல்லது பணியிலிருக்கும் போது இறந்தால், அது வரையிலும் செலுத்த வேண்டும். அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், இந்த தொழிலாளர்களுக்காக ரூ. 1000 வீதம், ஒரே தவணையில் தங்கள் பங்களிப்பாக செலுத்த வேண்டும். மேலும், மேலாண்மை நிலையில் உள்ள அலுவலர்களுக்கும், இத்திட்டத்தின்கீழ், இச்சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது.

ஓய்வு காலத்தைப் பொறுத்து வழங்கப்படும் சலுகைகள் பற்றிய பட்டியல்.

1-9-1992 முதல் 31-8-1997 வரையில் ரூ. 300 மாதம் ஒன்றுக்கு

1-9-97 முதல் 31-8-2002 வரையில் ரூ. 450 மாதம் ஒன்றுக்கு

1-9-2002 முதல் 31-8-2007 வரையில் ரூ. 600 மாதம் ஒன்றுக்கு

1-9-2007 முதல் 31-8-2012 வரையில் ரூ. 750 மாதம் ஒன்றுக்கு

1-9-2012 முதல் 31-8-2017 வரையில் ரூ. 1000 மாதம் ஒன்றுக்கு

1-9-2017ல் இருந்து ரூ. 1250 மாதம் ஒன்றுக்கு

30-6-2001இல் இத் திட்டத்தின்கீழ் பயனடைந்த ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை 16,226 ஆகும்.

13.0. அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கான புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம்

13.1. தொழிலாளர்கள் ஓய்வூதியத் திட்டம் 1995-ஐக் காட்டிலும், அதிக பலன்கள் அடங்கிய புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம் ஒன்று 1-9-98 முதல் தொழிலாளர் வருங்கால வைப்பு நிதி பல்வகை வழிவகை

[2001 செப்டம்பர் 12]

சட்டம் 1952இன் உள்ளீட்டு எல்லையிலிருந்து, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கென உருவாக்கப்பட்டுள்ளது.

13.2. மண்டல வருங்கால வைப்பு நிதித் திட்டத்தின்கீழ் ரூ. 750 ஆக இருந்ததற்கு எதிராக, சராசரி மொத்த மாதாந்திர ஓய்வூதியம் ரூ. 2800 ஆகவும், தொகுத்து பெறும் ஓய்வூதியம் நபருக்கு ரூ. 73,700, ஆகவும் தற்சமயம் கணக்கிடப்பட்டுள்ளது.

13.3. இப்புதிய ஓய்வூதியத் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்த ஒரு பொறுப்பாட்சி (டிர்ஸ்ட்) ஒன்று உருவாக்கப்பட்டுள்ளது.

13.4. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இதுவரையில் 3810 தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வூதியம் வழங்கியுள்ளது.

13.5. ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழக ஈட்டுறுதியிலிருந்து விலக்கு பெறுவதற்கு, வருமான வரி ஆணையாளரை, பொறுப்பாட்சி அணுகி உள்ளது. மேலும், குடும்ப ஓய்வூதியத் திட்டம் 1971 மற்றும் தொழிலாளர் ஓய்வூதியத் திட்டம் 1995இன் கீழ் செலுத்தப்பட்ட ரூ. 304 கோடியை (ஏறத்தாழ) ஓய்வூதிய நிதிக்கு மாற்றும் பொருட்டு, திரும்ப அளிக்குமாறு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மண்டல வருங்கால வைப்பு நிதி ஆணையாளரைக் கேட்டுக்கொண்டுள்ளனர்.

14.0. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்

14.1. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளுக்கு அடிச்சட்டங்கள் வரங்கவும், பேருந்து மேற்கூடு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும், பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும், குறைந்த வட்டியில் நிதி உதவி வழங்கும் பொருட்டு பொது வைப்புகள் திரட்டி, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் 1975ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் நிறுவப்பட்டது. இக்கழகத்தின் மொத்த அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ. 70 கோடியாகும். செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 61.74 கோடியில், அரசின் பங்களிப்பு ரூ. 43.03 கோடியாகும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பங்களிப்பு ரூ. 18.71 கோடியாகவும் உள்ளன.

14.2. போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்ட நாள் முதல் இலாபத்தை ஈட்டி வருகிறது. கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் இந்நிறுவனம் ஈட்டிய இலாபம் பின்வருமாறு:—

2001 செப்டம்பர் 12]

(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

வருடம்	வரி ஒதுக்கீட் டிற்கு முன் ஆதாயம்	வருமான வரி	ஆதாய பங்குத் தொகை	பங்குத் தொகை வரி	அளிக்கப் பட்ட ஆதாய பங்குத் தொகையின் சதவீதம்	ஈட்டப்பட்ட ஆதாயம்
--------	---	---------------	-------------------------	------------------------	--	----------------------

1996-97	1060.88	458.28	391.86	—	15	210.74
1997-98	2744.68	781.83	381.98	38.19	10	1542.68
1998-99	1541.62	541.00	—	—	—	1000.62
1999-2000	2134.60	900.00	—	—	—	1234.60
2000-2001	1821.38	800.00	—	—	—	1021.38

கடனுதவிக்கான வட்டி விகிதம் 1-7-2000 முதல் 1 சதவீதம் குறைந்ததன் காரணமாக இந்நிறுவனத்தின் ஆதாயம் 2000-2001 இல் குறைந்துள்ளது.

14.3. 31-03-2001 இல் அரசு நிறுவனங்கள் மற்றும் பல்கலைக் கழகங்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட ரூ. 546.55 கோடி மற்றும் பொதுமக்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட ரூ. 260.96 கோடி, உள்ளிட்ட ரூ. 807.51 கோடி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் வைப்பீட்டுத் தொகையாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்ட நாளிலிருந்து 31-3-2001 வரை ரூ. 3595.91 கோடி நிதி உதவி அளித்திருக்கிறது. 2000-2001 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 109.72 கோடி தவணைக் கொள்முதல் கடன்களாகவும் மற்றும் ரூ. 541.25 கோடி குறுகியகாலக் கடன்களாகவும் வழங்கப்பட்டுள்ளன. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் நிதி உதவியுடன் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து கழகங்களால் இது நாள் வரை 31229 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டுள்ளன.

15. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு

15.1. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு, 1984-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதத்தில் ரூபாய் ஐந்து இலட்சம் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனத்துடனும், ரூபாய் இரண்டு இலட்சம் செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனத்துடனும் தமிழக அரசின் வரையறுக்கப்பட்ட

[2001 செப்டம்பர் 12]

நிறுவனமாக தொடங்கப்பட்டது. பின்னர், மே மாதம் 2000ஆம் ஆண்டு, செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ. 10 இலட்சமாகவும், அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ. 50 இலட்சமாகவும் உயர்த்தப்பட்டது. இந்நிறுவனம் அரசாங்கத்தினால் நியமிக்கப்பட்ட இயக்குநர் குழுவின் மேற்பார்வையில் இயங்குகிறது. இப்பணிக்குழுவின் அன்றாட அலுவல்கள் முழுநேர நிர்வாக இயக்குநரால் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகிறது.

15.2. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு நிர்வாக சேவை, கணினி தொழில் நுட்பமுறை மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி ஆகிய துறைகளில் தகுதியும், அனுபவமும் கொண்ட சிறந்த ஆலோசகர் குழுவின் மூலமாக, ஆலோசனைப் பணிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. அவ்வப்போது மேற்கொள்ளப்படும் ஆலோசனைப் பணியின் தேவைக்கேற்ப பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழுவின் ஆலோசகர் குழுவில், அந்தந்த துறைகளில் தகுதியும் அனுபவமும் பெற்ற தொழில் வல்லுநர்களும், ஓய்வு பெற்ற அரசு அதிகாரிகளும் இடம் பெறுகின்றனர். அந்தந்த துறைகளில் சிறப்பாக செயல்பட்டு வரும் புகழ்மிக்க நிறுவனங்களுடன், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு இணைந்து, ஒப்பந்தபுள்ளிகளில் பங்கேற்று செயல்பட்டு வருகிறது.

15.3. இந்த தொழில் துறையில் மிகுந்த போட்டி இருந்தபோதிலும், தனது தொடக்க காலமான 1984 ஆம் ஆண்டு முதல் பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு சீராக முன்னேறிக் கொண்டு வருகின்றது. தகவல் தொழில் நுட்பம், சாலைப் போக்குவரத்து கூட்டமைப்பு மற்றும் நிர்வாகச் சேவை ஆகிய துறைகளில் நிறைய தொழில் வாய்ப்புகள் உள்ளன. இந்தத் துறைகளில் வியாபாரத்தைப் பெருக்குவதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. 31-3-2000 அன்று இருப்பும் மற்றும் உபரி நிதியும் ரூ. 6.93 இலட்சமாகும். 2000-2001ஆம் ஆண்டின் வருமானம் ரூ. 53 இலட்சம் அளவில் இருக்கும் என்று எதிர்பாக்கப்படுகிறது.

16.0. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்

16.1. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனமானது இந்திய சங்கங்களின் பதிவுச் சட்டம் 1860-ன்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட நிறுவனமாகும். இந்நிறுவனம் 2000-2001ஆம் ஆண்டில் தனது 25ஆம் ஆண்டு பணியில் அடியெடுத்து வைத்து தொடர்ந்து பணிசெய்து

2001 செப்டம்பர் 12]

வருகின்றது. மேலும், சாலைப் போக்குவரத்துத் தொடர்புள்ள சிக்கல்களைப் பற்றி ஆய்வு மற்றும் ஆராய்ச்சி அறிக்கைகளையும், அரசுப் போக்குவரத்து கழகங்களில் கொள்முதல் செய்யப்படும் பொருட்களின் தரக் கட்டுப்பாட்டிற்காக பரிசோதித்து மதிப்பீட்டறிக்கை தருவது மற்றும் இலகு கனரக வாகனங்களில், பெருமளவில் ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிப்பது போன்ற பணிகளையும் மேற்கொண்டு வருகிறது. தானியங்கி ஊர்தி நோக்கிலான சாலைப் போக்குவரத்து தொழில் நுட்ப நிறுவனம் என்ற பெயரில் வளர்ச்சிப் பணிகளுக்காக பொறியியல் கல்லூரி 1984 ஆம் ஆண்டில் ஈரோட்டில் தொடக்கப்பட்டது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் நலனுக்காகவும், மருத்துவ ஆராய்ச்சிப் பணியினை மேற்கொள்ளவும், பெருந்துறையில் மருத்துவக் கல்லூரி 1986-87 ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டு வருகின்றது. இது தவிர, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின்கீழ் மூன்று பஸ்தொழில்நுட்ப பயிலகங்கள், சென்னை (குரோம்பேட்டை), பர்கூர் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் 1992-93 ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டு வருகின்றன.

16.2. பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் தொழில்நுட்ப பயிலகங்களில் 50% இடங்கள் அனைத்து போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்டு, மதிப்பெண் அடிப்படையில், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தினால் சேர்க்கப்படுகின்றனர். பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரியைப் பொறுத்தவரையில் மொத்தமுள்ள 60, இடங்களில் 40 இடங்கள் தமிழக அரசு மீதுமுள்ள 20 அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்கும் ஒதுக்கப்படுகிறது. அனைத்து கல்வி நிறுவனங்களும், அனைத்து போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் அளித்துள்ள வட்டியில்லா கடன் தொகையின் மூலம் கிடைக்கும் வட்டியின் மூலம் பராமரிக்கப்படுகின்றன.

16.3. கும்மிடிப்பூண்டியில் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி மையத்தையும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தி வருகிறது மற்றும் தமிழகத்தில் 14 வட்டாரப் பயிற்சி மையங்களில் 1999-2000 வரை, 25,209 ஓட்டுநர்களுக்கு கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சியை சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் அளித்துள்ளது. 3,284 மாணவர்கள் பயிற்சி பெற்று வருகின்றனர். மேலும், 1,769 ஓட்டுநர்கள், பயிற்சிக்குக் காத்திருப்போர் பட்டியலில் உள்ளனர். தற்போது இருசக்கர வாகன ஓட்டுநர் மற்றும் சிறு வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்றை,

[2001 செப்டம்பர் 12]

1997-லிருந்து, சென்னை-குரோம்பேட்டையிலும், திருச்சிராப்பள்ளியில் இலகுரக மற்றும் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியும் தொடங்கி நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

17.0. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை, சென்னை

17.1. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை, பணித் துறையாக செயலாற்றி வருகிறது. பொதுப் பணித் துறை, நெடுஞ்சாலைத் துறை, வேளாண்மைப் பொறியியல் மற்றும் சுகாதாரத் துறை வாகனங்கள் நீங்கலாக மற்ற அனைத்து அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு, பழுது நீக்குதல் மற்றும் பராமரிப்புப் பணிகளை இத்துறை மேற்கொண்டு வருகிறது. மாநிலத்திலுள்ள சுமார் 10,000 அரசுத் துறைகளைச் சார்ந்த வாகனங்களைச் சிறந்த முறையில் பராமரிப்பது இத்துறையின் பொறுப்பாகும். இப்பணிக்காக இத்துறையின்கீழ் மாவட்டத் தலைநகரங்களில் 20 தானியங்கிப் பணிமனைகளும் மற்றும் சென்னை தலைமைச் செயலக வளாகத்தில் முக்கியப் பிரமுகர்களின் வாகனங்களைப் பராமரிக்க ஒரு பராமரிப்பு நிலையமும் உள்ளன. மேலும், மாவட்டப் பணிமனைகளின் செயல்பாடுகளை மேற்பார்வையிட சேலம், திருச்சி மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களில் ஒவ்வொன்றிலும் ஒரு மண்டல துணை இயக்ககம் வீதம் மொத்தம் மூன்று மண்டல துணை இயக்ககங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன. அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கும் நிலையங்களை கீழ்க்கண்டவாறு இயக்கி வருகிறது:—

(அ) சென்னையில் இரண்டு எரிபொருள் வழங்கு நிலையங்களில் ஒன்று நந்தனத்திலும் மற்றொன்று சென்னை தலைமைச் செயலக வளாகத்திலும் உள்ளன.

(ஆ) தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோவை, திருச்சி, தருமபுரி, கடலூர், நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களிலும் அதனைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளிலும் அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கும் வகையில் எரிபொருள் நிலையங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

இம்மாநிலத்தில் உள்ள பல்வேறு அரசுத் துறை ஊர்திகளின் பராமரிப்பிற்கு, தனியார் பணிமனைகளைப் பெருமளவில் சார்ந்திருப்பதைத் தவிர்த்து சிக்கன மற்றும் திறமையான பராமரிப்பினை, தேவையான வசதிகளுடன் அளிப்பதே இத்துறையின் முக்கிய நோக்கமாகும்.

2001 செப்டம்பர் 12]

17.2. கீழ்க்கண்ட இதர முக்கியப் பணிகளையும் இத்துறை கவனித்து வருகிறது:-

* பழைய வாகனங்களை ஆய்வு செய்து அவைகளை கழிப்பதற்கான சான்றளித்தல்.

* கழிவு செய்த வாகனங்களைப் பொது ஏலத்தில் விற்பனை செய்தல்.

* அரசுத்துறை வாகனங்களைப் பழுது நீக்கம் செய்வதற்கும், உருளைப் பட்டைகளைப் புதுப்பிக்கவும், தனியார் பணிமனைகளுக்கு அங்கீகாரம் வழங்குதல்.

* தொழிலாளர்கள் மற்றும் பணியாளர்களுக்கு நலத் திட்டங்களைச் செயல்படுத்துதல்.

* முறையான பயன்பாடு மற்றும் செலவினக் கட்டுப்பாட்டிற்காக வாகனங்களின் குறிப்புப் பதிவேடுகளை ஆய்வு செய்தல்.

17.3. மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை 2001-2002-ஆம் ஆண்டில் ரூ. 2.44 இலட்சம் தொடர் செலவு மற்றும் ரூ. 46.49 இலட்சம் தொடராச் செலவினத்தில் கீழ்க்கண்ட திட்டங்களை செயல்படுத்தக் கருதி உள்ளது:-

(அ) மாசுக் கட்டுப்பாட்டைப் பராமரிக்கவும், அதைத் தொடர்ந்து சுற்றுச் சூழலைப் பாதுகாக்கவும், சென்னை, மதுரை மற்றும் கோயம்புத்தூர் பணிமனைகளில் ஏரி வாயு பகுப்பாய்வுக் கருவி மற்றும் புகைமானி அமைத்தல்.

(ஆ) திருநெல்வேலி, நாகர்கோவில், தருமபுரி, ஈரோடு, காஞ்சிபுரம், திருச்சி, மதுரை மற்றும் சேலம் ஆகிய 8 அரசு தானியங்கி பணிமனைகளில், மின் இயந்திரத் தானியங்கி நிலை உயர்த்திகள் ரூ. 12 இலட்சம் செலவில் அமைத்தல்.

(இ) விழுப்புரம், விருதுநகர் மற்றும் தூத்துக்குடியில் புதிதாகத் திறக்கப்பட்ட அரசு தானியங்கிப் பணிமனைகளில், ரூ. 6 இலட்சம் செலவில் அத்தியாவசியக் கருவிகள், இயந்திரங்கள், உபகரணங்கள் அமைத்தல்.

(ஈ) போக்குவரத்துத் துறையில் ரூ. 6.69 இலட்சம் செலவில் கணினி மையம் ஒன்று நிறுவுதல்.

[2001 செப்டம்பர் 12]

(உ) சென்னை அரசு தானியங்கிப் பணிமனையில், மிதவை அலகு திரட்டுகள் ரூ. 4.90 இலட்சம் செலவில் அமைத்தல் மற்றும் மற்ற சாதனங்களான நகலெடுக்கும் இயந்திரம், மரச்சாமான்கள், காற்று பதப்படுத்தி குளிரூட்டி வாங்கி வழங்கும் உபகரணம் மற்றும் அது தொடர்புடைய உபகரணங்களை அமைத்தல், மீளப்பெறும் வாகனம், தொலைபேசி இணைப்புகள் ஆகியவை ரூ. 7.59 இலட்சத்தில் அமைத்தல்.

18.0. இரயில்வே மற்றும் தபால் துறை ஆகியவை:

18.1. மத்திய அரசுத் துறைகளான இரயில்வே, தபால் தொலைத்தொடர்பு மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து ஆகிய துறைகள் தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் செயல்படுத்தும் திட்டங்கள் சம்பந்தமாக மாநில அரசின் ஒருங்கிணைக்கும் முகமையாக போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது.

18.2. அதன்படி, இத்துறைகளுக்காக தமிழ்நாட்டில் நிலங்கள் கையகப்படுத்துவதற்காக, 1894 ஆம் ஆண்டைய நிலம் கையகப்படுத்துதல் சட்டத்தின் (மத்திய சட்டம் 1/1894) 4(1) ஆம் பிரிவின்கீழ் அறிவிக்கை மற்றும் 6(2)-ஆம் பிரிவின்கீழ் விளம்பல் ஆகியவற்றிற்கு ஒப்புதல் அளித்துப் பிரசாரம் செய்வதற்கு இத்துறையில் நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. அகல இரயில் பாதையாக மாற்றுதல் மற்றும் இரயில் பாதையை நீட்டித்தல் போன்ற இரயில் போக்குவரத்து வசதிகளை தமிழ்நாட்டில் பெருக்க வேண்டிய அவசியத்தை மாநில அரசு மத்திய அரசிடம் தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறது.

18.3. சென்னை கடற்கரை-தாம்பரம் செங்கல்பட்டு புறநகர் இரயில் பாதையை அகல இரயில் பாதையாக மாற்றும் திட்டச் செலவில் 50:50 என்ற விகிதத்தில் இரயில்வே அமைச்சகத்துடன் பகிர்ந்துகொள்ள இவ்வரசு இசைவளித்துள்ளது. இப்பாதையில் வரும் 12 சந்திக்கடவுகளை மேம்பாலங்களாகவோ அல்லது கீழ்வழிப் பாலங்களாகவோ மாற்றம் செய்வதும் இதனுள் அடங்கும். இத்திட்டத்தின் மொத்தச் செலவு ரூ. 520.00 கோடியாகும். மாநில அரசு 1999-2000 மற்றும் 2000-2001 நிதியாண்டில் ரூ. 42.99 கோடி நிதி அளித்துள்ளது. இரயில்வேயின் பங்காக ரூ. 42.99 கோடி செலவழித்துள்ளது. தவிர, 2001-2002 ஆம் நிதியாண்டிற்கு முதல் தவணையாக ரூ. 10.00 கோடி தமிழக அரசு வழங்கியுள்ளது. இரயில்வேயின் பங்காக ரூ. 32 கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும், சென்னை-எழும்பூர்,

2001 செப்டம்பர் 12]

சென்னை-சென்ட்ரல் இரயில் நிலையங்களை உயர்மட்ட இருவழி அகல இரயில் பாதை மூலம் இணைப்பதற்கான செலவையும் 50:50 என்ற விகிதத்தில் ஏற்க இவ்வரசு இசைவளித்துள்ளது. இத்திட்டத்திற்காகும் மொத்த செலவு ரூ. 77.59 கோடியாகும்.

18.4. தென்னக இரயில்வே தற்போது தமிழ்நாட்டில் செயல்படுத்தி வரும் இரயில்வே திட்டங்கள் பின்வருமாறு:-

வ. எண்.	திட்டங்களின் பெயர்	திட்ட மதிப்பீடு (ரூபாய் கோடியில்)	2001-2002 ஆண்டு நிதி ஒதுக்கீடு (ரூபாய் கோடியில்)
(1)	(2)	(3)	(4)
1. புதிய இரயில்பாதை			
கரூர் - நாமக்கல் - சேலம் (85 கி.மீ.)	229.88	10.00	
2. நாகப்பட்டினம்-வேளாங்கண்ணி (8.6 கி.மீ.) நாகூர் திருச்சிராப்பள்ளி அகலப்பாதையின் மாற்றுத் திட்டம்)	16.93	..	
1 அகல இரயில் பாதை மாற்றம்			
கடலூர்-விருத்தாசலம்-சேலம் (191 கி.மீ.)	198.68	1.00	
2 திருச்சிராப்பள்ளி-நாகூர்-காரைக்கால் (200 கி.மீ.)	138.42	5.00	
3 கொல்லம்-திருநெல்வேலி-திருச்செந்தூர் மற்றும் தென்காசி-விருதுநகர் (357 கி.மீ.)	342.50	5.00	
4 விழுப்புரம்-பாண்டிச்சேரி (38 கி.மீ.)	43.00	5.00	
5 இராமேஸ்வரம்-மதுரை (162 கி.மீ.)	240.00	1.00	
6 தஞ்சாவூர்-விழுப்புரம் (192 கி.மீ.)	223.00	2.00	
7 திருச்சிராப்பள்ளி-மானாமதுரை (150 கி.மீ.)	175.00	6.00	
8 விழுப்புரம்-காட்பாடி (161 கி.மீ.)	175.00	1.00	

[2001 செப்டம்பர் 12]

(1)	(2)	(3)	(4)
9	சென்னை-கடற்கரை-தாம்பரம்- செங்கல்பட்டு புறநகர் இரயில்பாதை (116 கி.மீ.)	520.00	32.00 (இரயில்வே பங்கு)
1	இருவழிப்பாதை அத்திப்பட்டு கொருக்குப்பேட்டை (18 கி.மீ.) மூன்றாவது பாதை	40.00	2.00
2	இருகூர்-கோயமுத்தூர் (18 கி.மீ.)	25.11	2.00

19. சென்னை விமானப் பறக்கும் குழாம்

19.1. சென்னை விமானப் பறக்கும் குழாம் 1930 ஆம் ஆண்டு தொடங்கப்பட்டது. இக்குழாம் தமிழ்நாடு சங்கங்களின் பதிவுச் சட்டம் 1975 இன் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டு இயங்கி வருகிறது. இதன் நிர்வாகக் குழுவில் அரசு சார்பாக போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த கூடுதல் செயலாளர் ஒருவரும் நிதித் துறையைச் சார்ந்த இணை இயக்குநர் ஒருவரும் உறுப்பினர்களாக உள்ளனர். இக்குழு மாதத்திற்கு ஒரு முறை கூடுகிறது.

19.2. இக்குழாமிற்கு தமிழ்நாடு அரசு, காலாண்டுக்கு ரூ. 95,000 வீதம் ஒராண்டிற்கு ரூ. 3.80 இலட்சம் நிலையான ஊக்குதவித் தொகையாக வழங்கி வருகிறது. தவிர, விமான எரிபொருள் உதவித் தொகையாக ஒரு லிட்டருக்கு ரூ. 13.80க்கு மேற்கொண்டு ஆகும் செலவினை ஒரு மணி நேரத்திற்கு 20 லிட்டர் வீதம் கணக்கிட்டு இது வரை வழங்கப்பட்டு வந்தது. இந்த உதவித் தொகையை 2001-2002 நிதியாண்டு முதல் ஒரு ஆண்டுக்கு ரூ. 3.72 இலட்சமாக அளிக்க அரசு முடிவு செய்துள்ளது. தனிப்பட்ட விமான ஓட்டுநர் உரிமம் பயிற்சி பெறுவதற்காக ஒரு மாணவருக்கு ஒரு மணி பறக்கும் நேரத்திற்கு ரூ. 701 வீதம் 60 மணி நேரத்திற்கு மொத்தம் 10 மாணவர்களுக்கும், வணிக ரீதியான விமான ஓட்டுநர் உரிமம் பயிற்சி பெறுவதற்கு ஒரு மாணவருக்கு ஒரு மணி பறக்கும் நேரத்திற்கு ரூ. 470 வீதம் 130 மணி நேரத்திற்கு மொத்தம் 10 மாணவர்களுக்கும் ஒராண்டிற்கு அரசு உதவித் தொகையாக வழங்கி வருகிறது.